



# Mobiliteitsbrief

januari 2006

7e jaargang, nr 72  
verschijnt maandelijks  
behalve in juli en augustus

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

## Handhaving

Het handhavingsbeleid is het sluitstuk van een goed mobiliteitsbeleid. De gemaakte keuzes inzake parkeren, tonnagebeperking, snelheidslimieten, ... vallen of staan met een doorgedreven handhaving. Daarbij is het belangrijk dat de politieke plannen en de plannen van de Verkeersdienst van de politiezone op elkaar worden afgestemd. Regelmatig overleg is dus raadzaam, niet alleen tussen de gemeente en de politiezone, maar ook tussen de gemeenten onderling.



Foto: Geel

## Geel: "Alleen een goede mix werkt echt"

**Geel voert al jaren een intensief en geïntegreerd handhavingsbeleid. We vroegen stedenbouwkundig en mobiliteitsambtenaar Nele Raets naar het waarom van die keuze en de resultaten ervan.**



Nele Raets, mobiliteitsambtenaar Geel: "In ons Mobiliteitsplan krijgt handhaving een belangrijke rol. Dat was een bewuste beleidskeuze die tot duidelijke resultaten heeft geleid."

### Hoe vullen het mobiliteitsbeleid en het handhavingsbeleid elkaar aan?

Nele Raets: "Het handhavingsbeleid wordt vooral daar ingezet waar het mobiliteitsbeleid nog niet afdoende is. In principe zou het rijgedrag overall moeten geïmpliceerd worden door een correcte weginrichting. Maar in de praktijk staat men vaak nog ver van dat ideaalbeeld. Niet alle wegen kunnen immers tegelijkertijd worden heringericht, zoiets vraagt tijd en middelen. In afwachting moet er op heel wat plaatsen aan handhaving gedaan worden. Ook worden er vaak "bewuste" overtredingen gemaakt, ongeacht de weginrichting. Natuurlijk blijft handhaving ook daarbij een belangrijke aanvullende rol spelen."

### Waarom draagt Geel handhaving zo hoog in het vaandel?

Raets: "Bij de opmaak van het mobiliteitsplan werd duidelijk dat Geel zeer slecht scoorde in verkeersveiligheid. De verbetering van de verkeersonveiligheid werd daardoor een beleidsmatige topprioriteit. In eerste instantie hebben we veel aandacht besteed aan handhaving, op langere termijn zouden



Geel koos al in 2001 voor een duidelijk zichtbaar handhavingsbeleid.

er ook infrastructurele aanpassingen komen. Ondertussen is het aantal verkeersongevallen door gerichte en voortdurende acties zeer sterk gedaald, maar het aspect handhaving blijft prioritair."

### Welke concrete acties worden gevoerd en met welk resultaat?

Raets: "Eind 2001 zijn we gestart met een grote handhavingsactie 'Hoop'. Met deze actie wilden we in de eerste plaats sensibiliserend werken. Er werden grote borden langs de invalswegen gezet, die het aantal ongevallen en overtredders vermelden. Er was ook een uitgebreide campagne in de lokale pers. De politie werd duidelijk gepositioneerd in het wegbeeld om de aandacht op hun aanwezigheid te trekken. Daardoor worden er in praktijk minder overtredingen vastgesteld, maar je bereikt wel een onmiddellijk effect bij een veel groter aantal weggebruikers. Pas in tweede orde werd er ook gepenaliseerd."

"Het aantal ongevallen is door de actie 'Hoop' drastisch verlaagd. Een terugval naar meer overtredingen en ongevallen lijkt voorlopig uit te blijven. De meest onveilige wegen werden ondertussen wel infrastructureel aangepast. Er kwamen ook vaste onbemande camera's. Daardoor is het moeilijk te bepalen welke acties de beste resultaten opleveren: handhaving, infrastructuur of sensibilisatie. Ik ben er in ieder geval van overtuigd dat je een combinatie van deze zaken absoluut nodig hebt om tot een optimaal resultaat te komen."



De actie 'Hoop' wil in de eerste plaats sensibiliserend werken.

Foto: Geel

# Mobiliteitsbeleid en verkeershandhaving binnen de politiezones

Sinds de politiehervorming van vier jaar geleden is de politie niet meer gemeentelijk maar zonaal georganiseerd. Hoe wordt in die nieuwe structuur het handhavingsbeleid afgestemd op het lokale mobiliteitsbeleid? We vroegen het aan Yves Asselman, korpschef en Raymond Collings, diensthoofd Verkeer.



Yves Asselman is korpschef in de zone 'Regio Rhode en Schelde' die uit de gemeenten Destelbergen, Melle, Merelbeke en Oosterzele bestaat.

**Vroeger was de politie geïntegreerd in de gemeente. Hoe hebben jullie die sterke band kunnen behouden na de politiehervorming?**

De band met de gemeenten is nog altijd zeer hecht. De vier burgemeesters en de korpschef vormen samen het politiecollege. Daar wordt de handhaving in de zone van nabij bekeken en geëvalueerd. Daarnaast hebben wij in het korps iemand die in het laatste jaar zit van zijn opleiding aan de Hogeschool voor Verkeerskunde. Hij maakt deel uit van de verkeerscommissies in de vier gemeenten en werkt zeer nauw samen met de mobiliteitsambtenaren.

**Wat zijn de voordelen van de zonale manier van werken?**

Elke zone werkt met een zonaal veiligheidsplan, verkeersveiligheid is daar een onderdeel van. De prioritaire opdrachten van de politie zijn daarin vastgelegd. Het plan wordt regelmatig geëvalueerd door het politiecollege. Toch is er nog ruimte om van het plan af te wijken bij een acuut probleem. Dat is de verantwoordelijkheid van elke korpschef en dat wordt dan besproken op de eerstvolgende vergadering van de zonale veiligheidsraad.

**Hoe wordt bijvoorbeeld snelheidshandhaving aangepakt?**

Als we na metingen vaststellen dat het probleem reëel is en dat handhaving de aangewezen manier van aanpak is, voeren we eerst een preventieve campagne. We plaatsen bijvoorbeeld een aanhangwagentje met een bord dat de snelheid aangeeft. Pas in een tweede fase controleren en verbaliseren we. Diezelfde methodiek passen we ook toe bij wijzigingen in de verkeerssituatie, zoals de invoering van zone 30 in schoolomgevingen: eerst sensibiliseren, dan optreden.

**Wat doet u met de middelen uit het verkeersveiligheidsfonds?**

We vernieuwden onze ademanalysetoestellen. We hebben ook een GIS-consulent aangeworven voor het maken van zeer gedetailleerde en accurate verkeersanalyses.



Raymond Collings is diensthoofd Verkeer in de zone Bilzen-Hoeselt-Riemst.

De mobiliteitsplannen van de gemeenten fungeren als onderlegger voor het handhavingsbeleid. In de gemeentelijke verkeerscommissies zitten politie, ambtenaren van de lokale, Vlaamse en federale overheid en de schepen van Mobiliteit samen. Daar worden de lijnen die uitgezet zijn in de mobiliteitsplannen, concreet ingevuld.

Je kijkt verder dan de gemeentegrenzen, er is ook overleg met de aangrenzende zones. Het is een cliché maar nu werken we echt geïntegreerd. De losse flodders, de ad-hoccontroles omdat er klachten binnenkomen, zijn verleden tijd. We denken op lange termijn, we hebben een plan en een strategie. We rapporteren ook voortdurend aan het politiecollege en de gemeentelijke verkeerscommissies.

Eerst proberen we een beeld te krijgen van de situatie. We meten de snelheid in de straat en doen een buurtonderzoek. Is er geen probleem, dan delen we dat mee aan de burgemeester. Constateren we dat er te snel gereden wordt, dan bekijken we in de verkeerscommissie hoe we dat het best aanpakken: met infrastructurele ingrepen, met handhaving of met een combinatie van beide. Via de gemeentebladen brengen we de inwoners op de hoogte van de geplande ingreep of actie, en uiteraard nadien ook van het resultaat.

We hebben onder meer een anonieme wagen met videoapparatuur aangekocht om overtreders te filmen en hen met hun gedrag te confronteren. We investeren ook in de uitbouw van ons verkeerspark, in fluojasjes voor kinderen, in een motor en in een signalisatiewagen. De onlangs aangeworven administratieve bedienden van onze Verkeersdienst worden ook met dit fonds betaald.

Foto: Politiezone Rhode en Schelde



Politiezone Rhode en Schelde: "Eerst sensibiliseren, dan pas repressief optreden."

Foto: Politiezone Bilzen - Hoeselt - Riemst



Politiezone Bilzen - Hoeselt - Riemst: "We bekijken per problematiek wat de beste oplossing is. Onlangs kozen we na overleg voor een infrastructurele aanpassing d.m.v een verkeersremmer in de Heesstraat in Bilzen. Met succes."

## Leuven: van 70 naar 50 met resultaat

In 2002 koos Leuven voor een aanpassing van het snelheidsregime op een gedeelte van de ring. Van in het begin werd die beslissing ondersteund door een waaier aan handhavingsacties. En dat heeft duidelijk vruchten afgeworpen.



Hugo Michiels, korpschef en hoofdcommissaris politie Leuven: *"De flitspalen en andere handhavingsacties zorgen ervoor dat de snelheidslimiet op de ring gerespecteerd wordt. Resultaat: 18 % minder verkeersongevallen."*

De snelheid op het zuidelijke gedeelte van de ring rond Leuven werd van 70 km/uur teruggebracht tot 50 km/uur. Maar er is meer. Hugo Michiels: "Ter hoogte van het station en het Artoisplein werd de weg heringericht, en langs het hele traject waar 50 km/uur heerst, kwamen flitspalen. Er zijn nu 9 flitsplaatsen op de ring rond Leuven en 10 daarbuiten. In totaal staan er 45 flitspalen."

### De pakkans is dus reëel?

Hugo Michiels: "Dat klopt. Omdat iedereen dat weet, is de snelheid op de Leuvense ring gedaald. Na de plaatsing van de flitspalen noteerden we initieel 50.000 overtredingen per jaar, nu zijn er dat nog 30.000. Van in het begin hebben we gehamerd op het belang van handhaving. Het mobiliteitsbeleid heeft ons daar altijd in gevolgd. Het heeft zijn effect ook duidelijk niet gemist. Sinds 2003 gebeuren er gemiddeld 18 % minder verkeersongevallen in Leuven. Dat goede resultaat danken we niet alleen aan de flitspalen. We gaan ook regelmatig met flitsauto's op andere plaatsen staan. Zo komen we tot een mentaliteitsaanpassing van de chauffeurs."

### Hoe wordt het mobiliteitsbeleid en het handhavingsbeleid in Leuven op elkaar afgestemd?

Michiels: "Dat gebeurt vooral in de Verkeersveiligheidscommissie. Daarin zitten onder andere de schepenen van Mobiliteit, de Verkeersdienst van de politie inclusief de verkeersdeskundige, een aantal externe partners en drukingsgroepen. Zowel de beleidsprincipes als de kleine praktische afspraken worden er besproken. Voor fundamentele beleidsalternatieven worden afzonderlijke projectgroepen samengesteld."

### Zijn er nog handhavingsacties gepland?

Michiels: "Ons volgende actiepunt is de aanpak van het gedrag van de zachte weggebruikers. Leuven is een echte studentenstad, waar heel veel gefietst wordt. De komende maanden zullen we een strenger handhavingsbeleid voeren t.o.v. fietsers. Wie geen goede verlichting heeft, of de rode lichten negeert, wordt zonder pardon op de bon geslingerd. We maken ons daar niet sympathiek mee, maar het is nodig dat er een mentaliteitswijziging komt."

Foto: Politie Leuven



De zuidelijke ring van Leuven heeft een stedelijk karakter. Hier heerst sinds 2002 een snelheidsregime van 50 km/uur. Onder meer flitspalen dwingen die snelheid af.

### Parkeerbeleid, snelheidshandhaving en leefbaarheid



Louis Tobback, burgemeester Leuven: *"In ons parkeerbeleid streven we naar bovengronds kortparkeren, en langer ondergronds. Controle van het bovengronds parkeren is een must. Vandaag zijn we bijna zover."*

Louis Tobback: "In Leuven hebben we een goed gestructureerd mobiliteitsplan. Dat wordt stap voor stap uitgevoerd in functie van de beschikbare middelen, de afstemming van de deelaspecten, trends in die materie en zich aanbiedende opportuniteiten. Het handhavingsbeleid dat erbij hoort is vooral georiënteerd op snelheidshandhaving, parkeerbeleid en leefbaarheid binnen de stad."

"Dat vraagt ook bijzondere inspanningen van de stad. Voor de bevoorrading van flitspalen en het afhandelen van processen-verbaal hebben we bijvoorbeeld aanvullend drie politieambtenaren en drie bedienden ingezet. Inzake het parkeerbeleid stemmen we de parkeermogelijkheden in de straat af op die van de ondergrondse parkings. Controle van het bovengronds parkeren is dan ook noodzakelijk. Last but not least is er de leefbaarheid in de stad. We beperken bijvoorbeeld het zwaar vervoer in het centrum of woongebieden. We maken daarvoor onder meer afspraken over reisroutes voor leveranciers. Een nieuw accent is het rijgedrag van vaak roekeloze fietsers en bromfietzers. Dit is een project dat zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid in de stad ten goede moet komen."



# Samenwerkingsakkoord De Lijn en politie

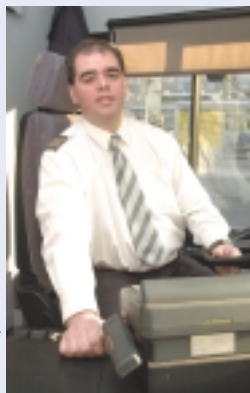
In 2004 sloten De Lijn en de politie een samenwerkingsakkoord. Daardoor kunnen beide instanties sneller en efficiënter aan elkaar rapporteren. De communicatie gebeurt steeds via de centrale dispatching van De Lijn/de politie voor een maximaal bereik.

## Communicatie van De Lijn naar politie:

- Verkeersongevallen met De Lijn als betrokken partij, gewonden, verkeershinder,...
- Verkeersproblemen door abnormaal lange files, problemen met het wegdek, hindernissen op de rijbaan, stremming van het verkeer door foutparkeerders, manifestaties op de rijbaan,...
- Agressie, vandalisme,...
- Verspreiding van signalementen.

## Communicatie van de politie naar De Lijn:

- Zware verkeersongevallen, hindernissen op de weg, spontane manifestaties,...
- Gevaarsituatie die het materiaal en/of het personeel van De Lijn bedreigt.
- Verspreiding van signalementen.



Chaufeurs van De Lijn kunnen via de dispatching snel de politie inlichten.

Foto: De Lijn

## Bevoegdheden controleurs De Lijn



Foto: De Lijn - Stefan Van Hul

Chaufeurs en controleurs van De Lijn hebben niet dezelfde bevoegdheden als de politie. Wat mogen zij wel en wat niet?

- De controleur is belast met het toezicht op de bepalingen uit de Algemene Reisvoorwaarden De Lijn en beschikt over een door de minister ondertekend legitimatiebewijs.
- De controleur is gemachtigd om vervoerbewijzen of verminderingskaarten te controleren en eventueel in beslag te nemen, en om administratieve geldboetes of toezichts- en administratiekosten op te leggen. Elk vervallen, vervalst, bedrieglijk aangewend, of onleesbaar vervoerbewijs uitgegeven door De Lijn kan in beslag worden genomen. Vervoerbewijzen uitgereikt door andere openbaarvervoerbedrijven worden niet in beslag genomen.
- Als een controleur een overtreding vaststelt, mag hij de betrokkene om zijn identiteitsbewijs vragen.

## Goed om weten

### Cursus verkeersveiligheid

In 2006 organiseert de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) in samenwerking met het Steunpunt Verkeersveiligheid en de Hogeschool voor Verkeerskunde opnieuw een cursus die de verkeersveiligheid dieper bestudeert en aangrijpingspunten voor de praktijk aanbiedt. De cursus 'verkeersveiligheid' is modulair opgebouwd. Er wordt dit keer ook een algemene introductiedag ingelast, die speciaal bedoeld is voor mensen die pas in de verkeerssector actief zijn. Daarna worden drie modules georganiseerd. Op het einde is een excursie voorzien. ■ **Wanneer?** introductiedag: 24 januari, module educatie en sensibilisatie: 31 januari, module technologie en infrastructuur: 9 februari; module handhaving: 16 februari, excursie: 23 februari. ■ **Waar?** Ferrarisgebouw - Koning Albert II-laan 20 - 1000 Brussel. ■ **Prijs:** 75 euro per module - 300 euro voor het hele pakket ■ **Meer info:** Stijn Dergent, VSV, Bruul 101, 2800 Mechelen, 015-44 65 55, [stijn.dergent@verkeerskunde.be](mailto:stijn.dergent@verkeerskunde.be), [www.verkeerskunde.be](http://www.verkeerskunde.be).

### Praktijkboek Trage Wegen

De vzw Trage Wegen heeft een nieuw praktijkboek uit voor lokale besturen.

Het Praktijkboek 'Trage Wegen' is een aanvulling bij de 'Wegwijzer Trage Wegen'. De aandacht gaat vooral naar de dynamiek van het gemeentelijk trage-wegenbeleid en de manieren waarop dat concreet in te passen valt in de Samenwerkingsovereenkomst. Ook de methodologische en praktische aspecten van een herwaarderingsplan trage wegen die in de Wegwijzer ruime aandacht krijgen, worden nog eens beknopt op een rijtje gezet en geïllustreerd met voorbeelden. U kunt het boek gratis downloaden op [www.tragewegen.be](http://www.tragewegen.be) (publicaties).

### Toekomstboek Mobiliteit

Op 29 november 2005 organiseerde de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) het 'Toekomstcongres Mobiliteit'. Naar aanleiding daarvan verscheen het 'Toekomstboek mobiliteit'. Het boek bundelt onder meer alle lezingen die op het congres werden gehouden, aangevuld met een overzicht van de hoogtepunten uit 15 jaar VSV. Er komen ook een aantal hoofdrolspelers van de VSV uit de voorbije 15 jaar aan het woord. ■ **Prijs:** 8,50 euro ■ **Meer info en bestellingen:** Maya Verstele, VSV, Bruul 101, 2800 Mechelen, 015-44.65.58, [maya.verstele@verkeerskunde.be](mailto:maya.verstele@verkeerskunde.be), [www.verkeerskunde.be](http://www.verkeerskunde.be)